

ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD

poświęcony sprawom żeglugi
uwzględnieniem potrzeb

TYGODNIOWY

morskiej i rzecznej ze szczególnem
i zadań żeglugi polskiej.

Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetry trzylamowy. Za powtarzalne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski”. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materiały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego” wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze”, wynosi 13 zł rocznie, 6 zł 50 gr półrocznie, 3,25 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego”.



PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechosłowacji, Estonii, Jugosławii (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalii, Rumunii, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego” również na pocztę.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, * * *

Cena 15 gr.

Nr. 48. Rok wydania piąty.

TCZEW, dnia 31 grudnia 1926 r.

Ogólnego zbioru Nr. 158

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — 1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibliotecznym za poprzednim porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego” na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem” wynosi 2 zł 50 gr, wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu” (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Od Wydawnictwa.

Powstanie narodowej floty handlowej w ilości 5 parowców towarowych po 3000 ton nośności, 6 holowników morskich i 14 lichtog morskich po 600—1100 ton nośności, po pięciu latach trudnych i przeważnie bezowocnych wysiłków, mało zrozumianych przez ogół, stwarza nowe warunki, którym sprostać powinno nasze pismo.

W tej myśli powiększamy od 1-go stycznia objętość naszych numerów do 8—10 stron, oraz wprowadzamy stałe ilustracje. Prócz tego drukujemy tak będące na czasie, całkowicie przepracowane trzecie wydanie „Almanachu Żeglarza Polskiego” — 1927/28.

Wysyłając go po zniżonej cenie wszystkim rocznym prenumeratorom,

liczymy na to, że liczba stałych czytelników się powiększy, umożliwiając dalszy rozwój pisma.

Jaki będzie układ „Żeglarza Polskiego” w szóstym roku istnienia?

Na pierwszym miejscu utrzymane będą sprawy własnej żeglugi handlowej, jak morskiej, tak też wewnętrznej. Marynarce wojennej udzielone będzie stałe miejsce. Wszystkie dotychczasowe działy zostaną utrzymane i szerzej rozwinięte. Dział podróży morskich i sportu wodnego będzie w r. 1927 poświęcony przeważnie sportowi polskiemu, żaglowemu i motorowemu.

Przewiduje się założenie stałego działu rybactwa morskiego, przy udziale wybitnych przedstawicieli pracy naukowej i organizacyjnej na tem polu.

Budowie statków (również budowie łodzi) oraz wynalazkom praktycznym w zakresie żeglugi będzie udzielone więcej miejsca niż dotychczas. Zagadnieniom praktycznym astronomii i nawigacji będzie poświęcony specjalny dział.

Sprawy pocztowe. Jak reklamować brakujące numery.

Z wyjątkiem abonentów zagranicznych „Żeglarz Polski” wysyła się wszystkim prenumeratorom „przez pocztę,” bez opaski, sposobem wprowadzonym od roku w całej Rzeczypospolitej. Technika tego sposobu wymaga wyjaśnienia, ażeby Pp. Prenumeratorowie droga najprostszą i właściwą umieli dochodzić zaginionych numerów.

Prenumeratorowie X. Y. Z. z Pińczowa wpłacili roczną prenumeratę „Ż.P.”, pod naszym adresem, blankiety P. K. O., lub przez pocztę. Urząd pocztowy w Pińczowie („urząd oddawczy”) otrzymuje z Tczewa 4 razy do roku kartę prenumeraty z adresami X. Y. Z. według których co kwartał rozdziela 3 numery „Ż. P.” nadchodzące od nas pod jedną opaską regularnie co tydzień do Pińczowa.

Stąd oczywista, że zaginione egzemplarze należy reklamować wprost u listowego, wzgl. w „urzędzie oddawczym,” który żąda w takich razach brakującego egzemplarza z Tczewa. Reklamacja taka winna nastąpić w krótkim czasie, a nie po miesiącach, kiedy

można reklamować jedynie listownie u administracji pisma w Tczewie.

W początku każdego kwartału reklamacje listowne do administracji pisma są właściwe (jak również zmiany

adresów), gdyż przy sporządzaniu spisów przekazów mogą zająć niedokładności, za które poczta nie może być odpowiedzialna.

Nasza kronika portowa i żegluga.

Jak odbyło się podniesienie bandery polskiej na pierwszym ze statków handlowych zakupionych we Francji. Według wiadomości z Cherbourga „Wilno” było pierwszym z pośród zakupionych statków, na którym podniesiono banderę polską. Podniesienie bandery odbyło się w Caen, natychmiast po otrzymaniu defrancyzacji, 18 o godz. 16-ej w obecności kdr. Pistla, kpt. Steckiego i konsula Samborskiego na rufie „Wilna” po raz pierwszy ukazała się bandera polska. W 25 minut później parowiec pod dowództwem kpt. Stankiewicza już wyruszył w drogę do Cherbourga. „Poznań” pozostał jeszcze przez 2 dni na stoczni w Caen. „Kraków” już czekał na „Wilno” i „Poznań” w Cherbourgu. Poniemaj statki mają odbyć podróży do Gdyni razem, odejście ich się nieco spóźniło.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku.

Stan lodów bez znacznych zmian, gdyż nad Bałtykiem pogoda w ostatnim tygodniu była łagodna. Trudności z powodu lodów, tylko nad zatokami Botnicka i Fińska, zresztą porty estońskie wolne od lodów z wyjątkiem ujścia Narowy. Na wybrzeżu lotewskim lód notowany w Rydze i pod Steinort. Ostatnio oczyściła się od lodu Klajpeda i port Piława. W kanale królewieckim cienka powłoka lodowa, pracują łamacze lodów. Do Elbląga dostęp możliwy tylko dla silnych parowców. Nasze wybrzeże wolne od lodów.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku na 30 grudnia. Zachodnie wiatry spowodowały przesunięcie się kry we wschodnim kierunku. Warunki żeglugi z powodu lodów pogorszyły się jedynie we wschodniej części zatoki fińskiej oraz w Moonsundzie. Port Helsingforsu dostępny dla parowców. Przed Raumo mocny lód, pracują łamacze lodów. W Moonsundzie i około wyspy Kunõ mocny lód. Port Werder (Estonia) zamknięty. Koło Wormsa pasma kry. W dojazdach do Stockholmu mocny lód, żegluga przy pomocy łamaczy lodów.

Pochód lodów na Wiśle. Przy silnej odwilży i wiatrach zachodnich kra odpływa coraz rzadsza masa. 28-go powyżej Torunia wytworzył się zator chwilowy, którego ślady poniżej odbija się poniżej jedynie w postaci przejściowego przyboru wody nieznacznych rozmiarów. Spadek wody w Warszawie i wyżej bardzo powolny.

Gdynia.

Oddanie do użytku nowego miejsca przeładunkowego w porcie gdyńskim. W Wigilię, po uprzednim przedłużeniu torów kolejowych, została oddana Ka-

pitanatowi Portu do eksploatacji, dalsza część dopiero co wykończonego nabrzeża przy południowym moło, gdzie natychmiast stanął parowiec i zaczął ładować węgiel. W ten sposób port gdyński zyskał jeszcze jedno miejsce przeładunkowe, do którego cprawda dźwigi mostowe nie dochodzą i gdzie narazie można ładować tylko za pomocą żorawi okrętowych i rynien, lecz w niedalekiej przyszłości projektowane jest ustawienie bądź partji dźwigów obrotowych, bądź innych instalacji mechanicznych. Długość już wykończonej części nabrzeża przy moło wynosi obecnie 230 metr., tak że przy statkach o mniejszych wymiarach może ich stanąć naraz nawet 4.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień.

W ostatnim tygodniu weszły do portu Gdyni 4 parowce o łącznej ładowności 3.717 ton r. netto; 1 francuski, 1 duński, 1 szwedzi, 1 norweski. Wszystkie przysły próżne. Wyszło w tygodniu 4 parowce o łącznej ładowności 2.886 t. r. n.: 2 norweskie, 1 duński, 1 francuski.

Statki te wywiozły łącznie 1.958 t. węgla i 1.367 t. kopalniaków. Statkiem, który przywiózł drzewo był francuski parowiec „Chateau Yquem” (ładujący „Boisminc”).

Montaż Elektrowni Portowej w Gdyni. W dniu 21 bm. Stocznia Gdańska przystąpiła do montażu elektrowni portowej o mocy 500 KWa, oddanie której do eksploatacji przewidziane jest za jakieś dwa miesiące. Jednocześnie też trwa w dalszym ciągu wewnętrzne wykańczanie gmachu elektrowni.

Uruchomienie elektrowni portowej, bardzo potrzebnej dla uniezależnienia się portu od innych instytucji, wpłynie też w znacznej mierze na wydajność pracy istniejących już dźwigów mostowych, oraz pozwoli na niezwłoczne stawianie dalszych dźwigów.

Przerwa ładowania w Gdyni wywołana siłą wyższą. Silny wichur zachodni o godz. 1-ej w nocy 28 bm. przerwał w czterech miejscach w pobliżu Osowej linje, doprowadzająca z Zukowa energię elektryczną do Gdyni. Na miejscu wypadku pospieszyły nad ranem brygady robotnicze, którym jednak pomimo wysiłków udało się wznowić połączenie — dopiero o godz. 6 wieczór dnia następnego. Przez całą więc prawie dobę Gdynia pozostawała zarówno bez światła jak i bez energii, niezbędnej na dworcu do wszelkich urządzeń semaforowych, szczególnie zaś w porcie, gdzie przez cały czas zmroku nie mogło się odbywać ładowanie wogóle, w porze zaś dziennej nie mogły funkcjonować dźwigi.

Gdańsk.

Poraz pierwszy znaczniejszy udział bandery polskiej w ruchu Gdańska. W ruchu ostatniego tygodnia po raz pierwszy od dłuższego czasu występuje udział bandery polskiej. Zawinęło bowiem do portu 10 statków polskich (5 holowników, 5 lichtug morskich), odpłynęło zaś 4 statki polskie (4 holowniki). Udział byłby jeszcze większy, gdyby lichtugi morskie t-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie nie omijały portu gdańskiego, korzystając prawie wyłącznie z ujścia Żywej Wisły pod Schiewenhorst.

Urządzenie przeładunkowe systemu inżyniera Zbytniowskiego w porcie gdańskim. Jak wiadomo firma Ellbor ma ustawić w Gdyni nowe urządzenie przeładunkowe dla węgla systemu polskiego inżyn. Zbytniowskiego. Podobne transportery ustawiła firma Ellbor (koncern Robur) w Gdańsku, na Troylu obok nowych 5-tonowych kranów senatu gdańskiego. Transportery te wybudowała Stocznia Gdańska. Według zdania fachowców nie nadają się one do przeładunku grubego węgla w tak trudnych warunkach, jakie istnieją na nabrzeżach portowych i są zbyt lekkiej konstrukcji. Zresztą system, który ma być zastosowany w Gdyni według projektu inż. Zbytniowskiego, zawiera jeszcze pewne udoskonalenia, wobec czego zainteresowane koła z ciekawością oczekują montowania nowych transporterów w Gdyni.

Uruchomienie 8 nowych kranów w porcie gdańskim, w tem 2 wykonanych przez firmę polską. Port gdański wzbogacił się znów o 8 kranów (dźwigów) przeładunkowych. 20 grudnia Rada Portu przejęła 2 kranu w Nowymporcie wykonane przez polską firmę Rudzkiego, 23-go zaś ostatni z sześciu kranów dworca wiślanego, wykonanych przez gdańską stocznię Klawittra. Ostatni rekord gdański przeładunku węgla za dobę na statki morskie wynosi 13.925 ton.

Tczew.

Pogłębianie ujścia Wisły pod Schiewenhorst. Duńska draga wielkich rozmiarów „Sydhavn”, wynajęta przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku rozpoczęła, na wniosek delegacji polskiej pogłębianie ujścia Żywej Wisły dla polepszenia wjazdu od strony morza. Draga rozpoczęła prace już 15-go grudnia, jednak pochód lodów, trwający w tej chwili przerwał jej pracę. Na razie praca dragi umożliwi wejście od strony morza wszystkim holownikom T-wa Wisła-Bałtyk, oraz największym lichtugom tego towarzystwa: Jankowi i Jurkowi.

Przerwa ruchu portowego w Tczewie. W Wigilię w związku z wzmocnionym pochodem lodów, rządowe łamacze lodów wprowadziły dwa promy przeładunkowe T-wa Wisła-Bałtyk do portu zimowego. wprowadzono tam również 9 już naładowanych węglem berlinek, które nie zdały odejść do Gdańska. Lichtugi morskie „Bartek” (naładowana) i „Bolek” (próżna) zostały wprowadzone przez służbę Einlage do portu gdańskiego. O ile mrozy powrócą, prędzej rozpocznie się normalny

ŻEGLARZ POLSKI

Spis rzeczy od I września 1925 r. do 31 grudnia 1926 r.

UWAGA: Liczby stojące za rzymską jedynką oznaczają stronicę zbioru 4 miesięcznego 1925 r., liczby stojące za rzymską dwójką — stronicę rocznika 1926.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

- Anglia i Imperjum Brytyjskie** I 4, 8, 11, 15, 27, 30, 35, 43, 47, II 8, 65, 83, 93, 99, 111, 132, 137, 192.
- Argentyna** II 144.
- Australia** I 35, 39.
- Belgia** I 3, 11, 26, 39, 43, 55; II 8, 30, 51, 63, 74, 93, 99, 105, 137, 152, 164, 192, 205, 238, 268.
- Czechosłowacja** I 7; II 13, 268.
- Dania** I 3, 7, 19, 30, 34, 47; II 3, 25, 35, 79, 106, 111, 132, 199, 260, 272.
- Estonja** I 35, 39, 47, 55; II 8, 41, 137, 268.
- Finlandja** I 30, 35, 47; II 3, 8, 35, 132, 182, 205.
- Francja** I 7, 26, 39, 43, 55, 59; II 8, 30, 63, 111, 132, 164, 182, 254, 268.
- Grecja** I 35; II 64, 199.
- Hiszpanja** I 27, 63.
- Holandja** I 15, 27; II 57, 137, 217, 268.
- Imperjum Brytyjskie p. Anglia.**
- Japonja** II 111, 144, 164.
- Jugosławia** I 4; II 3, 14.
- Kanada** II 3.
- Litwa** I 3, 47, 55; II 8, 25, 41, 57, 92, 267.
- Łotwa** I 3, 47; II 13, 35, 41, 51, 57, 63, 79, 87, 92, 99, 105, 110, 117, 132, 137, 152, 164, 192, 199, 212, 232, 238, 267, 278.
- Meksyk** I 75.
- Niemcy** I 3, 7, 15, 43, 47, 63, 64; II 87, 93, 99, 105, 117, 123, 164, 217, 232, 268.
- Norwegia** I 3, 27 II 117.
- Stany Zjednoczone** I 35, 63, 93; II 111, 144.
- Szwecja** I 7, 19, 55; II 25, 111, 117.
- Turcja** II 132, 272.
- Węgry** II 14.
- Włochy** I 4, 8, 15, 19, 35; II 8, 64, 137, 182, 212, 217.
- Związek S. S. R.** I 3, 15; II 8, 14, 57, 92.

Żegluga wewnętrzna.

- Rozwój żeglugi na Wiśle I 22.
- JKT. Ruch węzła przymorskiego Wisły w r. 1925. II 1 i 5.
- Wisła Pomorska II, 17.
- Ruch na drogach wodnych pomiędzy Wisłą a Wartą w r. 1925 II 19.
- J. Klejnot-Turski Recenzja książki inż. M. Wojtkiewicza II 62.
- O kanale Ogińskiego II 104.
- Sieć wodna Rzeczypospolitej a zagranica II 141.
- Inż. T. Tillinger. Przewóz węgla drogą wodną II 179 i 186.
- J. Klejnot-Turski. Włocławek portem wewnętrznym II 263.
- Żegluga wewnętrzna (kronika)** I 55, 59; II 9, 19, 59, 65, 74, 112, 128, 144, 152, 170, 175, 188, 194, 201, 204, 211, 217, 226, 232, 245, 272.

Marynarka wojenna.

- Wyjaśnienie o naszej marynarce wojennej II, 6.
- Nasza marynarka wojenna II, 40.
- Służba wojskowa półtoraroczna w marynarce wojennej II, 128.
- Nabycie krażownika „Desaix“ II, 141.
- Zapowiedź wizyty francuskiej II, 170.
- Wizyta franc. mar. wojennej w Gdyni II, 194.
- Poświęcenie nowych monitorów II, 232.

Budowa okrętów i silniki motorowe.

- Hołownik morski „Ursus“ I 13.
- Nowy łamacz lodów portu gdańskiego I 13.
- Senat gdański subwencjonował stocznie w Szczecinie I 17.
- A. Potyrała. Koło Techniki Okrętowej I 35.
- Dlaczego stocznia Schichau jest tańsza I 38.
- Miał węglowy jako materiał opałowy pod kotły okrętowe I 38.
- Sprawa budowy statków morskich w Polsce I 41.
- Przyrząd dla osłabienia wahań się okrętów I 58.
- A. P. O racjonalny silnik dla polskiej żeglugi I 62.
- Jakie ilości ropyła spala nowoczesny motorowiec? II 3.
- Odmienny typ ożaglenia wirującego II 12.
- Szkuner z pomocniczym motorem „Hussar“ II 20.
- Nieco o urządzeniu statków cysternowych II 24.
- Warsztaty Lipawy II 58.
- Flettner nie daje za wygrane II 116.
- A. Potyrała. O związek polskich inżynierów techniki okrętowej II 187.
- Zamówienie na statki dla przybrzeżnej żeglugi II 185.
- Nowoczesne metody malowania statków II 198.
- A. Potyrała. O własna stocznia okrętowa II 236 i 242.
- Ile kosztują nowe statki polskie? II 236.
- A. P. Jakże statki zamówiono na Stocznia Gdańskiej? II 235.
- A. P. Żywotność stocznii włoskich II 251.
- A. P. Co buduje dziś Stocznia Gdańska II 258.
- Zastosowanie maszyny tłokowo-turbiny II 264.

Rybackstwo morskie.

- Nowy atak na maszt sygnałowy Żywej Wisły I 42.
- Konkurs motorów rybołówczych w Belgii i Francji II 46.
- Konkurs motorów łodzi rybołówczych w La Rochelle II 210.
- M. Flotyła rybacka we Francji II 238.
- Współpraca badaczy naukowych z przemysłem rybnym II 252.
- Dr. Marlicz. Wytyczne naszej ekspansji a sprawy rybackstwa morskiego II 258.
- J. Borowik. Królowa mórz II 271.
- Rybackstwo morskie (kronika)** II 87, 218, 226, 232, 251.

Środki techniczne nawigacji.

- Sondy echowe II 23.
- Radjotelegraf w żegludze morskiej II 29.
- J. L. O mapę polskiego morza II 77.

Technika przeładunku.

- M. K. Eksport zboża przez Gdynię I 14.
- M. K. Szybkość i sposoby ładowania okrętów II 8.
- M. K. Pneumatyczne urządzenia przenośne II 67.
- Porady dla oficerów pokładowych II 98.
- Ujemne doświadczenia z magnetycznymi chwytaczami II 104.
- Zwyczaj w gdańskim porcie co do ładowania drzewa II 162, 168 i 174.
- Sprawność przeładunkowa Gdyni, Gdańska i Tczewa II 197, 221 i 229.

Porty morskie.

- Z portu gdańskiego I 6.
- Port lichtug morskich w Tczewie II 49.
- W sprawie robót w Gdyni II 73.
- Kijewski. Budowa portu w Gdyni II 70 i 77.
- Czy port Rzeczypospolitej może się stać portem światowym? II 121.
- Początek nowej ery w budowie portu Gdyni II 136.
- Nowe zasady umowy o budowę portu w Gdyni II 142.
- Delegacja Ligii Narodów wobec projektów portu w Tczewie II 151.
- Port Gdański, recenzja II 167.
- Projekt towarzystwa eksploatacji Gdyni II 194.

Praktyka żegluga.

- Stawki płacy na niemieckich statkach morskich I 31.
- Odległość Gdyni i Gdańska od innych portów I 30, 34, 38.
- Co się sprawdza przed opuszczeniem portu I 29.
- Z kanatu kilońskiego I 58.
- Ciekawy sposób omijania przepisów angielskich II 41.
- Pierwsze statki morskie wyszły z Tczewa II 62.
- O dopuszczalnym minimum balastu II 89.
- Porady dla oficerów pokładowych II 91 i 98.
- Sygnaly pomiędzy holownikami i holowanymi statkami II 117.
- Nowiny żeglarskie II 122.
- Koszta wyładowania węgla w portach skandynawskich II 144.
- Burza i jej skutki. Awaria Wisły II 209.
- Z awarii Wisły II 217 i 225.

Przewozy morskie.

- J. Klejnot-Turski. Ruch emigracyjny przez porty polskie I 9.
- Organizacja kolejowa dla wywozu węgla w porcie gdańskim I 14.
- M. K. Eksport zboża przez Gdynię I 14.
- Perspektywy eksportu naszego węgla morzem I 17.
- Jak zwalczyć trudności w eksporcie węgla morzem I 21.
- Rozwój floty jugosłowiańskiej I 29.
- Węgiel polski i sowiecki spotykają się w Rouen I 33.
- Szybki wzrost morskiego eksportu naszego węgla I 46.
- Peruwiańska linia Gdynia-Callao I 45.
- Z powodu pierwszej podróży motorowego okrętu „Asturias” II 39.
- Towarzystwo „Weichsel w r. 1925 II 79.
- Eksport morski naszego węgla dziś i jutro II 97.
- JKT. O czym świadczą obniżenie frachtów światowych II 103.
- Czyżby dalszy rozwój eksportu węgla morzem zahamowany? II 115.
- Eksport morski w trzech kwartałach (od 1. 10. 1925 do 30. 6. 26) z 2 mapkami II 129.
- Hamburg i Szczecin czy własne porty? II 135.
- Wywóz drzewa przez Gdańsk w r. 1925 II 142.
- Eksport węgla przez własne porty. II 161.
- Subwencionowane linie sowieckie II 197.
- Dr. Marlicz. Eksport węgla drogą morską a sprawy rolnictwa II 230.

Tworzenie własnej marynarki handlowej.

- Nasza flota handlowa I 2.
- Zacheta do organizacji żeglugi I 22.
- J. Klejnot-Turski. Nasz kryzys gospodarczy a sprawy portowo-żeglugowe I 57.
- Inż. Z. Łokuciejewski. Kwestja zdobycia środków na flotę handlową II 7.
- Akcja organizacyjna zach.-polsk. Żegl. Morskiej II 5.
- Czas czy nie czas? II 55 i 61.
- Eksport a żegluga morska II 85.
- JKT. Nieco o drogach tworzenia własnej maryn. handlowej II 91.
- Fundusz morski II 109.
- Nadmiar własnego węgla a żegluga morska II 127.
- Realny program pracy żeglugowej II 167.
- Tworzenie marynarki handlowej II 173.
- Zamówienie na statki dla przybrzeżnej żeglugi II 185.
- J. Korwin-Kamieński. W sprawie przewozu prod. naftowych na własn. statkach II 192.
- Organizacja t-wa przybrzeżnej żeglugi II 191.
- J. Korwin-Kamieński. Wybór nośności statku dla podróży Gdańsk—Szwecja II 203.
- Inż. J. Korwin-Kamieński. Ile tracimy przez to, że nie mamy własnej maryn. handlowej II 215.
- Zakup statków handlowych we Francji II 223.
- Zdrowa droga II 229.
- Ile kosztują nowe polskie statki? II 236.
- Polska flota holownicza pełnego morza II 241.
- Dokoła organizacji żeglugi II 249.
- O linie śródziemno- i czarnomorska II 257.

Podróże morskie.

- Podróże morskie Alain Gerbault I 33.
- Podróż bez załogi przez Atlantyk II 35, 42, 47, 52, 57, 64, 70, 75, 80, 88, 94, 100 i 106.
- Łodzią żaglową z Chin do Polski II 80.
- Ostatnie wiadomości z Firecrestu II 145.
- Nowy konkurent dla Alain Gerbault II 150.
- Z żeglugi „Fidry” dokoła świata II 175, 182 i 188.
- Odyssea „Perletty” II 200, 206, 218 i 278.
- Alain Gerbault doznał awarii II 212.

Sport żaglowy.

Szkuner z pomocniczym motorem „Hussar“ II 20.	Bieg żaglowy wielkich yachtów przez ocean II 106 i 112.	J. Klejnot-Turski. Czy wszystko w porządku? II 138.
Polski sport żaglowy w r. 1925 II 26.	Zadania naszego żeglarstwa sportowego II 118 i 124.	Łódź żaglowa z Warszawy do Kopenhagi II 164 i 232.
O harcerzach morskich II 52.	Z życia klubów yachtowych II 118.	
Pierwszy Polski Klub Yachtowy II 94.		

Sport motorowy.

24-godzinny rekord światowy II 26.	Podróż polskiej motorówki przez Francję II 88.	Wyniki walki o puchar księcia Yorcu II 145.
Ze statku rybołówczego — motorowy yacht II 36.	Rozgrywki angielskie o puchar ks. Yorku II 124.	Kongres żeglugi morskiej i turystyki morskiej II 176.

Sprawy prawniczo-morskie.

Z konferencji międzynarodowego komitetu morskiego I 26.	Ogłoszenie ustawy o popieraniu żeglugi morskiej II 2.	Nowa umowa frachtowa „Baltwood“ II 144.
Rozdział awarii wspólnej w poszczególnych krajach I 45 i 49.	Nasze ustawy żeglugowe II 34.	Wzór umowy frachtowej na przewóz polskiego węgla II 162.
Walka ze szmuglem spirytusu I 53.	Nowa taryfa opłat portu gdańskiego II 45, 50, 56 i 122.	Przemilczana sprawa II 246.
Nowy przepis cłowy dla załóg I 53.		Sprawy prawniczo-morskie (kronika) II 119, 152, 212, 232.

Meteorologia i hydrografia.

Domniemana mielizna w zatoce Biskajskiej I 2.	Służba meldunkowa o lodach na morzu I 50.	Z działalności Wydziału Morskiego w Nowymporcie II 33.
Znaczenie meteorologii dla praktyki żeglugowej I 38.	Stan lodów na Bałtyku II 35.	Służba ostrzegawcza o lodach na wodach polskich II 210 i 231.

Słownictwo żeglarskie.

Nasze wyrazy żeglarskie II 99.	J. Klejnot-Turski. Odpowiedź na „odprawę“ II 215.
J. Klejnot-Turski. Próby słowotwórstwa żeglarskiego II 149 i 155.	JKT. Tona czy tonna II 224.

Rynek frachtowy.

Światowy rynek frachtowy I 8.	Żegluga morska i frachty I 61.	Ruch statków „Sarmacji“ II 151.
Rynek frachtowy I 31, II 37, 74, 101, 106, 146, 195, 201, 213, 261, 270.	O czym świadczy obniżenie frachtów światowych II 103.	

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

W każdym z numerów.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

W każdym z numerów.

Varia.

Köbenhavn I 5.	Kopra I 51.	Nadesłane. Wł. Suski. W sprawie stosowania ustawy II 25.
W sprawie kaczki gazetowej o przygodzie „Lwowa“ I 5.	Bawełna II 45.	Burza na oceanie II 31.
Ładunek niebezpieczny I 47.	Na marginesie czteroletniego istnienia pisma II 11.	Kadłub parowca II 42.



portowy w Tczewie, niż w razie odwilży, gdyż po stanięciu Wisły poka lodowa na Wiśle Morskiej aż do Tczewa natychmiast zostanie usunięta przy pomocy rządowych łamaczy lodów.

Ruch statków morskich T-wa Wisła-alky w Tczewie. Po dokonaniu naprawy na „Stefku“ holownik „Rybak“ z lichtugami morskimi „Edek“ i „Stefek“ dnia 24 bm. wyruszył z Gdańska do Pargas (Finlandja), dokąd ma nadzieję dotrzeć mimo trudności z powodem lodu. Holownik „Tyran“ z lichtugami morskimi „Wojtek“ i „Wacek“ znajduje się w Göteborgu. — Holownik „Orkan“ z lichtugami morskimi „Ank“ i „Felek“ wyładowuje węgiel w Pargas. — Lichtugi morskie „Broniek“ i „Walter“ (najęta) jeszcze nie wyruszyły do Sztokholmu i znajdują się w Gdańsku. Lichtugi morskie „Bartek“ i „Bolek“ po załadowaniu tego ostatniego w Gdańsku mają również udać się do Sztokholmu.

Port morski w Tczewie znów czynny. Wobec silnej odwilży i rozluźnienia się kry, która pokrywa tylko trzecią część zwierciadła Wisły, rozpoczęto wczoraj przy pomocy parowców „Genus“ i „Meta“ ustawianie z powrotem

promów przeladunkowych, które przedtem ukryto w porcie zimowym. Woda spadła jednak znacznie, tak że na przemiałach pod Tczewem jest tylko 2½ metra wody, więc brakuje całej metr dla możliwości pełnego załadowania lichtug morskich. Wobec tego oczekiwane są roboty pogłębiania Wisły nie tylko przed ujściem, lecz również, jak latem, na odcinku poniżej Tczewa.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

LOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 9 listopada — 6 grudnia zawinęło do portu Lipawy 78 statków o łącznej ładowności 22 795 ton rej. netto. Statki te przywoziły łącznie 11 325 ton mieszanego ładunku, 10 255 beczek śledzi, 6500 ton nafty, 1 650 ton soli, 345 ton cukru, 305 ton żyta, 15 ton kartofli, 9 ton amunicji, świeżej ryby; drzewa w tranzyście. 17 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port 72 statki o łącznej ładowności 22 096 ton rejestrowanych netto. Statki te wywoziły łącznie 9719 ton mieszanego ładun-

ku, 850 ton lnianego siemienia, 742 stand. drzewa, 5000 ton nafty, 304 tony soli, 327 ton makuchów. 28 statków wyszło próżnych pod balastem.

STANY ZJEDNOCZONE.

Deficyt państwowej żeglugi zmniejszony kosztem sprzedaży części okrętów. Shipping Board, żegluga państwowa Stanów Zjednoczonych, ogłosił dziesiąte sprawozdanie roczne za 1925—1926, z którego wynika, że deficyt jego wynosił w ostatnim roku 20 000 000 dolarów, podczas gdy w poprzednich latach sięgał 30 i 41 000 000 dolarów. Zmniejszenie deficytu jest bądź co bądź skutkiem środka heroicznego, którym jest sprzedaż 1 671 390 ton pojemności 350 statków za 10 000 000 dolarów. Ze sprzedanych okrętów 199 z 814 000 ton kupił Ford na rozbiórkę. Obecnie flota handlowa Shipping Board'u składa się z 881 statków z 6 876 069 ton pojemności.

W Gdańsku Żegluzarza Polskiego czytać można w kawiarniach: „Elite“, Holzmarkt 11, telefon 6888. „Elite“, Jopengasse 23.



Podróże morskie i sport wodny

Odyssea Perletty.

IV.

Konieczność udzielenia miejsca bieżącym sprawom ojczyźnej żeglugi i portów zmusiła nas do skrócenia opisu podróży Perletty. Red.

Jak tylko uciszył się nieco dokuczliwy meltem „Perletta“ skierowała się do Syry ku brzegom Azji Mniejszej. Żegluga dwu odważnych panien prowadzi poprzez wyspy Chios i Spalmatori ku Mitylenie. Na tej wyspie załoga spędziła kilka dni. Droga dalsza „Perletty“ prowadzi wzdłuż brzegów ładu azjatyckiego, mijając niski Tenedos. Nawałnica ze świeżym wiatrem ożywia nieco monotonna podróż. Zdaleka ukazuje się góra Fengari na Samotracji (1600 metrów) podczas gdy o wiele bliższego, lecz niskiego Lemnosu jeszcze nie widać. Morze tu jest o wiele więcej otwarte i

przeważnie burzliwe — to morze Tracji, ku której udaje się teraz „Perletta“. Celem jej podróży jest słynna góra Athos, miejsce klasztorów wschodniego obrządku. Ekscentryczne Francuski w połowie czerwca docierają do przybytku prawosławnych mnichów. Widok klasztorów jest nadzwyczaj interesujący, mniisi wiele gościnni, lecz „Perletta“ po kilku godzinach odbija od małej przystani przybrzeżnego klasztoru. Załozdże chodziło tylko o zasadę — dobić tam, gdzie wstęp dla kobiet jest zakazany!

Rozpoczyna się droga powrotna, na początku której „Perletta“ odwiedza gorzystą i malowniczą wyspę Thasos. Podróż odbywa się znów wzdłuż brzegów Anatolii, gdyż między Thasos a Eubea morze jest zbyt otwarte. Powtórzenie drogi wynagradza się przez zwiedzenie wysp Samos i Patmos, krajiny apokaliptycznej, która rzeczy-

wicie ma wygląd fantastyczny. Wyspa jest najwięcej poszarpana ze wszystkich wysp greckich; pola leżą między skałami, a jednak całość posiada charakter harmonijny.

Następne „zawinięcie“ — na wyspę Lipso, gdzie mieszkańcy, żyjący wysoce patriarchalnie, bardzo gościnnie przyjęli mały yacht. W nocy jednak zrywa się gwałtowny wiatr, „burina“ (burza) jak mówią Grecy i „Perletta“ pławi się na kotwicy, podsuwając się na obrzymiej fali ku skałom. Załoga odważnie, w obecności tłumy mieszkańców przedostaje się czołkiem na yacht i stawia go w miejscu bezpiecznym.

Dalsza droga prowadzi Perlette, już w połowie lipca, ku wyspie Delos; doświadczeni rybacy radzili panie de Saussure udać się z wiatrem na Rodos, gdyż meltem w lipcu jest szczególnie silny. Skierowała się jednak ku Attyce-

„Perletta“ przetrzymała próbe, lecz przy znacznej bocznej fali holowane członko zapelnilo się woda i musiano je poświęcić bogowi morza dla uratowania yachtu. Dalszą podróż ku Pireusowi odbyła się bez przygód. — Następnie „Perletta“ została sprzedana w Grecji, lecz przejeżdżając przez nowego właściciela dopiero po zakończeniu jesiennej żeglugi na niej jego niestrudzonej załogi wzdłuż brzegów Argolidy, z zawinięciem do ciekawej Nauplii. W listopadzie kapitanissa i „marynarz“

„Perletty“ powrócili do Francji.

Żegluga „Perletty“, małego yachtu żaglowego, prowadzonego zgodnym wysiłkiem dwu niewiast wskazuje, iż sport żaglowy podróżniczy nowych czasów jest już opanowany również przez płeć piękną. Przykład budujący! 1600 mil na morzu Egejskim bez pomocy silnej męskiej ręki. Niechże ten wzór dorzuci paliwa trwalszego niż słoma pod ogień naszego zapalu do żaglowo-sportowego opanowania Bałtyku.

24 gr.: niem. par. Cygnus 478 do Middlesborough (Wolff), gd. par. Weichsel do Antwerpii (B i S), niem. par. Oskar 485 do Gandawy (B i S), niem. par. Ursula 561 z drz. i tow. do Antwerpii (B i S), niem. par. Alfheim 2198 do Gandawy (B i S).

Statki powyższe wywoziły łącznie 76 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(18—24 grudnia).

18 gr.: szw. par. Fringilla 226 do Sztokholmu (B i S).

19 gr.: niem. par. Ymir 3670 do Rotterdamu (D—S).

22 gr. szw. par. Larus 448 do Landskrony (B i S).

23 gr.: szw. par. Cimbria 320 do Sztokholmu (Bg).

24 gr.: niem. par. Desia 265 do Le Havre (Rhd).

Statki powyższe wywoziły łącznie 9 000 ton cukru.

Wywóz polskiej soli przez port gdański.
(18—24 grudnia).

21 gr.: niem. żagl. z mot. Eros 81 do Veyle (Bg).

22 gr.: szw. par. Nedjan 499 do Halmstadu z solą potasową (B i S).

Statki powyższe wywoziły łącznie 1 300 ton soli.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (18—24 grudnia).

19 gr.: norw. par. Skoger 338 do Kopenhagi z żelastwem (B i S).

23 gr.: niem. par. Edmund Halm 729 z Rotterdamu z żelazem (B i S).

24 gr.: gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 z Oxelösundu z ruda (B i S), szw. par. Felicia 687 z Oxelösundu z ruda (Bg).

Statki powyższe przywiozły łącznie 6 700 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie grudnia.

(W tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 124 596, parafina 470, cement 1 958, oleje 1 164, sól potasowa 3 750, soda 326, żelazo 32.

Prod. roślinne: jęczmień 1 117, żyto 950, ow. strączkowe 591, mączka kartoflana 160, cukier sur. 7 634, rafinada 1 527, drzewo 39 134, koniczyna 164, smoła drzewna 164, mąka pastewna 80, melasa 59, otręby 140.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 531, jaja 5, bydło żywe 24, skóry 11.

WVÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 4 680, ruda żelazna 5 280, żelazo 12.

Prod. roślinne: kukurydza 100, ryż 534, żywica i kalafonia 310, oleje 531, bawełna 45, garbnik kwebracho 56.

Prod. zwierzęce: smalec 57, śledzie sol. 3 732, tłuszcze 219, skóry sol. 121, wełna sur. 69.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne:

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, lot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwedzi.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(15—22 grudnia).

15 gr.: norw. par. Erna II 406 do Göteborga (P. A. M.).

16 gr.: norw. par. Inguin 329 do Drammen (P. A. M.).

17 gr.: duń. par. Knud Villemoes 860 do Fredericji (Rhd).

Statki powyższe wywoziły łącznie 3827,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(18—24 grudnia).

18 gr.: niem. par. Robert 1685 do Gävle (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Oxelösundu (B i S), duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi (J. Ick), niem. par. Venetia 509 do Kopenhagi (Rhd), duń. żagl. Mogenskock 284 do Rönne (Gw.).

19 gr.: szw. par. Bengt 288 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Fryken 819 do Oskarshamnu (B i S), szw. par. Aina 772 do Göteborga (B i S), duń. par. Arö 838 do Kopenhagi (Rhd).

20 gr.: szw. żagl. Natalia 181 do Vairbergu (Polsko-Skand.), niem. par. Treue 290 do Trelleborga (Rhd).

21 gr.: fsk. par. Smut 982 do Helsingforsu (Rhd), szw. par. Ribersborg 723 do Göteborga (Polskorot).

22 gr.: szw. par. Snöfrid 272 do Trelleborga (Bg), szw. par. Osbur 780 do Sztokholmu (B i S), lit. par. Stefanie 347 do Fredericji (Rhd), szw. par. Fenja 473 do Hernösandu (B i S), szw. par. Tanga 341 do Göteborga (Polsko-Skand.).

23 gr. lot. par. Evereisa 1 320 do Rygi (Bg), szw. par. Cecil 776 do Sztokholmu (Bg), norw. par. Ora 599 do Bergen (Bg), duń. par. Alf 1 344 do Sztokholmu (Polskorot), szw. par. Elisabeth 568 do Aarhus (B i S), niem. par. Hildegard 770 do Sztokholmu (Rhd), szw. par. Juno 620 do Gävle (Bg), szw. par. Elgö 1 058 do Sundsvallu (Bg).

24 gr.: duń. par. Cornelia Maersk 1 115 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Normann 353 do Karlshamnu (B i S), szw. par. Gevalia 708 do Pargasu (Rhd), norw. par. Borgvold 339 do Bergen (B i S), szw. par. Ellen 948 do Ystadu (B i S), duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi (D—S), szw. par. Amazone 378 do Göteborga (Polsko-Skand), duń. par. Britta 672 do Kotki (Rhd), szw. par. Gylve 221 do Westerwiku (B i S), nor. par. Gunnar 714 do Karlshamnu (Polsko-Skand), niem. par. Wiborg do Norrköpingu (Lcz), duń. par. Ester Maria 1 118 do Hangö (D—S).

Statki powyższe wywoziły łącznie 60 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(18—24 grudnia).

18 gr.: szw. żagl. z mot. Stockby 359 do Kjöge (Gw), norw. par. Dina 1 179 do Calais (D—S), niem. par. Elsa Zelk 731 do Garstonu (B i S), niem. par. Hannah Hölken 287 do Londynu (Rhd), szw. par. Aströ do Dundee (B i S).

20 gr.: norw. par. Diktator 623 do Goole (Bg), norw. par. Fulton 656 do Prestonu (Bg), belg. par. Beautrivage 1 205 do Gandawy (Scharenbg).

21 gr.: duń. żagl. Fortuna 147 do Exestern (Bałt. Fr. Kont.), norw. par. Weld 700 do Watchat (Shaw), niem. par. Martha 295 do Gyse (Wolff), duń. par. Skotland 1015 do Londynu (B i S).

22 gr.: duń. par. Herta Maersk 866 do Bostonu (B i S), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Dunkerki (B i S), ang. par. Majorca 589 do Leith z drz. i tow. (Rhd), szw. par. Manfred 407 do Limmericku (Bg), niem. par. Bavaria 553 do Dordrechtu (D—S), duń. par. Spigerborg 954 do Londynu (D—S).

23 gr.: duń. par. Farö 277 do Gravelines (Bałt. Befr. Kont.), duń. par. Ragnhild 678 do Londynu (D—S), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Haren (Rhd), niem. par. Stern 905 do Antwerpii z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Heidelberg 385 do Klajpedy z tow. i drz. (Rhd).

Wodostany Wisły.

Grudzień	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Kraków	-122	-138	-166	-195	-210	-211	-211	-211	-209	-194	Woda rośnie
Zawichost	180	181	193	146	123	112	98	93	107	122	
Warszawa	206	200	199	180	175	154	127	123	128	145	
Płock	180	172	162	150	137	122	118	99	99	103	
Toruń	249	228	186	152	129	125	102	56	97	176	
Fordon	260	240	210	172	152	132	116	92	66	102	
Tczew	322	278	248	200	150	115	90	78	51	12	
Ujście (Schiewenh.)	266	266	268	252	248	258	238	258	270	248	

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linii pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	z Le Havre skład	Z Gdyni odpłynie dokąd	do Le Havre data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
1. 1.	z Le Havre	do Le Havre	12. 1.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
30. 1.	"	"	30. 1.	"	"

HARTWIG T.A.
ODDZIAŁ GDAŃSKI
Ekspedycja, Żegluga, Asekuracja,
Cłenie, Inkaso, Własne Składy:
Pfeifferstadt 1.
BIURA: Nowy-Port, Weichselbahn-
hof i Holm.

Port Gdański
wydanie Rady Portu 1926
Cena 4 zł.
W sprzedaży w Głównej Kasie Rady
Portu — Gdańsk, Neugarten 28.

Administracja „Żeglarza Polskiego”

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

Lejnot-Tuński. Pięciojęzyczny słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
t. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	70,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926.	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznymi rys. 320 str. 1923	10,50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8,00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
B. Aillet. Podręczna książka kapitana, w sprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922	6,80 zł

Zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

„Hotel Centralny”

Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16.

właśc. Stanisław Klarowski

Wyborna kuchnia,
Stare wina.

Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!

Centralne ogrzewanie.

ALMANACH
Żeglarza Polskiego

1927/28

ukaze się w połowie stycznia
(całkowicie nowe opracowanie naszej
książki podręcznej).Bogato ilustrowany, z licznymi
tablicami, planami portów, rysunkami
wszystkich statków polskich, ta-
blicami węzłów morskich i koloro-
wą tablicą flag sygnałowych.

Treść:

Kalendarjum. Dane astronomiczne i
pomiarowe. Polskie urzędy morskie.
Porty polskie (z planami). Statystyka
Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927.
Marynarka wojenna i handlowa, świa-
towa i polska na 1. I. 1927. Polskie
szkolnictwo morskie. Podręczniki że-
glarskie. Nauka o wiatrach a przepo-
wiednie pogody. Sport żaglowy i mo-
torowy. Kierowanie pod żaglami. Ra-
dy przy nabyciu żagłówek i moto-
rówki. Ratowanie tonących. Stacje i
przyrządy ratunkowe. Higiena okrę-
towa. Ładunki okrętowe (tablice).
Formalności portowe. Konosament.
Umowa frachtowa. Maklerzy okręto-
wi. Asekuracja morska. Spis firm, in-
teresujących żeglarzy morskich, rzecz-
nych i sportowców, i t. d.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego”

TCZEW, ulica Hallera 17.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927
oraz dla nowych nabywców rocznika
1926 naszego pisma **cena 2,50 zł.**